Deutscher Bundestag **Drucksache 18/6791**

18. Wahlperiode 13.11.2015

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder, Eva Bulling-Schröter, Susanna Karawanskij, Kerstin Kassner, Michael Schlecht, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

VW-Skandal – Erklärung der Abweichungen bei Messergebnissen

Die Deutsche Umwelthilfe stellt in einer „Chronologie des Abgas-Skandals" aus ihrer Sicht die Ereignisse seit dem Jahr 2007 dar (www.duh.de/dieselgate_chronologie.html). Darin heißt es u. a.:

„10. Februar 2011: In einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium spricht die DUH gemeinsam mit Axel Friedrich die zu starke Beeinflussung des Messzyklus bei der Typzulassung, die sogenannte Zykluskennung (= Abschalteinrichtung), an. Das BMVBS erklärt, das Problem zu kennen. Die DUH fordert erneut (und erfolglos) die Kontrolle der von den Herstellern ermittelten Werte durch die Prüfbehörde (KBA). Erstmals spricht die DUH Probleme von Volkswagen mit zu hohen NOx-Emissionen an. Am Beispiel des Passat Euro 6 werden konkret ‚die hohen NOx-Emissionen, die über den Werten für Euro 5 liegen' genannt. Diese ‚sind nach Resch und Friedrich rechtswidrig', so das Gesprächsprotokoll."

Eineinhalb Jahre vor dem Bekanntwerden des VW-Skandals um manipulierte Testergebnisse und die unzulässige Nutzung von Abschalteinrichtungen im realen Fahrbetrieb wurde in der Zeitschrift „AutoBild" geschrieben: „Um den Verbrauch [eines Autos] auf dem Prüfstand zu messen, muss vorher der Fahrwiderstand ermittelt werden. Dazu werden Fugen abgeklebt, Spiegel demontiert […] Klimaanlagen werden ausgebaut […] Dazu erkennen Steuergeräte, wenn eine Meßfahrt vorliegt. Die Autos sind inzwischen auf diese Minimal-Last hin konstruiert. Hieß es früher: ´Turbo läuft – Turbo säuft´, sollen jetzt ausgerechnet aufgeladene Motoren sparen. Das tun sie nur auf dem Prüfstand, wenn wenig Leistung gefordert wird" (Autobild vom 14. Februar 2014).

Mit dem Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung zur Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen (KOM(2014)28 endgültig) vom 31. Januar 2014 wird zudem beabsichtigt „Anforderungen für die Umsetzung des Verbots der Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollen verringern" in Form delegierter Rechtsakte erlassen zu können.

Dennoch behauptet die Bundesregierung, ihr lägen über den Einsatz von „Abschalteinrichtungen" in Neuwagen „keine Erkenntnisse vor" (Antwort der Bundesregierung vom 28. Juli 2015 zu Frage 13 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5656). Offen ist, warum Erkenntnisse hierüber nicht vorlagen, insbesondere, ob man Erkenntnisse über die Wirkungsweise der in engen Grenzen zulässigen Abschalteinrichtungen nicht haben konnte – oder nicht haben wollte.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Aufklärung und Weiterentwicklung

1. Wie hat sich die Bundesregierung vor Bekanntwerden des sog. VW-Skandals die großen Abweichungen bei den Emissionen von Stickoxiden einerseits im Rollprüfstand, andererseits im realen Fahrbetrieb, erklärt?

2. Ist es zutreffend, dass ausschließlich die illegale Verwendung von Abschalteinrichtungen sanktionsbewehrt ist, aber nicht das Überschreiten von Grenzwerten (NOx, Partikel, CO_2) im realen Fahrbetrieb gegenüber den im Typzulassungsverfahren angewandten standardisierten Messmethoden (bitte begründen)?

   Wenn ja,

   a) gilt dies unabhängig davon, wie hoch die Abweichungen im realen Fahrbetrieb sind (bitte begründen)?

   b) gilt dies auch dann, wenn die Abgasnachbehandlung deutlich gedrosselt wird oder einfach nicht mehr ausreichend leistet, sobald die maximale Beschleunigung oder Geschwindigkeit aus dem Testzyklus Neuer Europäischer Fahrzyklus (NEFZ) (bzw. zukünftig Worldwide Harmonized Light Duty Test Cycle – WLTC) überschritten werden?

   c) heißt dies, dass es bisher keinerlei rechtliche Handhabe dagegen gibt, dass Hersteller die Abgasnachbehandlung allein auf den Testzyklus auslegen und damit das Ziel, mit den Grenzwerten die Luftreinheit zu verbessern, bewusst unterlaufen?

3. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass auch alle bereits zugelassenen Fahrzeugtypen bzw. Fahrzeuge zukünftig im realen Fahrbetrieb die Grenzwerte (NOx, Partikel, CO_2) nur in bestimmtem Rahmen überschreiten dürfen?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wenn ja, inwiefern, und wie setzt sich die Bundesregierung konkret dafür ein?

4. Trifft es zu, dass die Hersteller verpflichtet sind, alle für Prüfzwecke relevanten Daten herauszugeben (vgl. „Ohnmacht der Prüfer“, DER SPIEGEL vom 17. Oktober 2015)?

   a) Wo ist dies geregelt?

   b) Wieso fällt darunter nach Auffassung der Bundesregierung nicht auch die Offenlegung der Fahrzeugsoftware (s. Antwort der Bundesregierung zu Frage 33 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592)?

5. Ist die Aussage des Abgeordneten Arno Klare in der Aktuellen Stunde am 4. November 2015, es sei „sehr wichtig, dass die Motorsteuerungssoftware eine Open-Source-Software ist“ (s. Plenarprotokoll 132/18, Seite 12866B), Position der Bundesregierung?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wenn ja, was beabsichtigt die Bundesregierung wann und wo, um dies durchzusetzen?

6. Wann soll die Prüfung, ob die Offenlegung der Motorsoftware Teil der Weiterentwicklung der europäischen Typzulassung sei (vgl. „Ohnmacht der Prüfer“, DER SPIEGEL vom 17.Oktober 2015), abgeschlossen sein, und welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung möglicherweise dagegen?

7. Hat die Bundesregierung oder haben nachgeordnete Behörden der Bundesregierung von einem oder mehreren Autoherstellern im Zuge der aktuellen Nachprüfung die Offenlegung der Fahrzeugsoftware verlangt?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wenn ja, wann, und von welchen Herstellern?

8. Wird dies zur Aufklärung der Abweichungen zwischen den Messergebnissen auf dem Rollprüfstand und im realen Fahrbetrieb bei den aktuellen Nachprüfungen des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) möglicherweise verlangt werden (bitte begründen)?

9. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Environmental Protection Agency (EPA) der USA die Offenlegung der Fahrzeugsoftware von VW oder anderen Fahrzeugherstellern verlangt hat?

   Wenn ja, kann sie näheres dazu mitteilen, was genau wann von wem verlangt wurde?

10. Trifft nach Kenntnis der Bundesregierung der Pressebericht (vgl. „Spannungen im VW-Aufsichtsrat“, Handelsblatt vom 9. November 2015) zu, wonach die EPA mit einem Ingenieur von VW über die Fahrzeugsoftware gesprochen hat?

11. Trifft es (ebenfalls) zu, dass der Pass dieses Ingenieurs von den US-Behörden eingezogen wurde?

    Wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus diesem Vorgehen, und welche Gründe sind der Bundesregierung hierfür genannt worden?

12. Wurden die Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen, für die VW am 3. November 2015 bekannt gab, dass bei diesen CO_2-Angaben nicht korrekt waren, in Deutschland typzugelassen (bitte für alle getrennt angeben)?

    Von welchem prüfenden Dienstleister wurden diese Messungen durchgeführt, und von welcher Behörde wurde dieser Dienstleister zertifiziert?

13. Wurden alle oder einige dieser Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen im Zuge der regulären Nachprüfungen, die vor dem Bekanntwerden des sog. VW-Skandals durchgeführt wurden, einer Nachprüfung unterzogen?

    Wenn ja, wie kann sich die Bundesregierung erklären, dass die Angabe nicht korrekter CO_2-Werte nicht erkannt wurde?

14. Welche Angaben hat VW zur Angabe nicht korrekter CO_2-Werte gemacht?

    a) Hielten diese Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen die Werte auf dem Rollprüfstand im NEFZ ein?

    b) Welcher Art genau waren die eingestandenen Manipulationen oder handelte es sich schlicht um bewusste Falschaussagen?

    c) Welche Rolle spielte dabei der Dienstleister, der die Abgaswerte überprüft hat?

       Waren diesem die falschen Angaben bekannt, und hätte er dies melden müssen?

    d) Wird untersucht, ob der prüfende Dienstleister gegen geltendes Recht verstoßen hat (bitte begründen), und welche Konsequenzen hätte dies (wie z. B. Strafzahlung, Entzug der Zertifizierung)?

15. Dürfen die Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen, bei denen VW mittlerweile Manipulationen eingeräumt hat, in Deutschland weiter verkauft werden, bzw. seit wann ist dies ggf. nicht mehr zulässig (bitte begründen)?

a) Trifft es zu, dass es keine entsprechende Weisung der Bundesregierung gab, den Verkauf dieser Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen einzustellen (bitte begründen)?

b) Dürfen diese Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen nach Kenntnis der Bundesregierung in den USA weiterhin verkauft werden, bzw. seit wann ist ggf. deren Verkauf dort untersagt?

c) Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in anderen Ländern ein Verbot des Verkaufs dieser Fahrzeuge bzw. Fahrzeugtypen, und wenn ja, in welchen Ländern gilt dies seit wann?

d) Werden die Fahrzeugtypen, bei denen es lediglich eines Software-Updates bedarf, nur noch mit neuer Software verkauft, und wenn ja, seit wann, und wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?

16. Welche Personen mit welcher Amtsbezeichnung waren an dem Gespräch mit der Deutschen Umwelthilfe e. V. am 10. Februar 2011 anwesend?

17. Trifft die in der Vorbemerkung der Fragesteller zitierte Darstellung dieses Gespräches zu?

    Wenn nein, welche Aussagen oder Darstellungen sind aus Sicht der Bundesregierung unzutreffend, und wie müsste dieser Sachverhalt korrekt wiedergegeben werden?

II. Real Driving Emissions (RDE)

18. Welche Kompetenzen, Strukturen und Ausstattungen der amerikanischen Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA) oder der kalifornischen Umweltbehörde California Air Resources Board (CARB) könnten aus Sicht der Bundesregierung als Vorbild für die Kontrolle von Fahrzeugemissionen dienen?

19. Welche nationale Behörde oder Organisation soll die vom Technischen Ausschuss – Kraftfahrzeuge der Europäischen Union (EU) am 28. Oktober 2015 beschlossene Einführung von RDE-Tests zur Messung der NOx-Emissionen bei Dieselfahrzeugen ab 1. September 2017 für neue Fahrzeugtypen und ab 1. September 2019 für alle neuen Fahrzeuge in Deutschland durchführen (bitte begründen)?

    a) Welcher jährliche Etat wird hierfür voraussichtlich benötigt?

    b) Welche Vorbereitungen sind hierfür nötig, und welche sind bereits erfolgt?

20. Wieso ist der Rat nicht dem Vorschlag der Europäischen Kommission gefolgt, nach Einführung von RDE in den ersten beiden Jahren eine Abweichung von 60 Prozent und nach zwei Jahren von lediglich 20 Prozent zuzulassen?

    a) Für welche konkreten Konformitätsfaktoren in der Einführungsphase und anschließend dauerhaft hat sich Deutschland bei den Verhandlungen im Technischen Ausschuss – Kraftfahrzeuge eingesetzt?

    b) Aus welchen Erwägungen heraus setzte sich Deutschland für genau diese Werte ein?

    c) Welche Person(en) aus welchem Ministerium war(en) bei der Entscheidung im Technischen Ausschuss – Kraftfahrzeuge vom 28. Oktober 2015 anwesend?

    d) Welche Gespräche (auch telefonisch) führten Mitglieder der Bundesregierung und Mitarbeitende aus Bundeskanzleramt, Bundesministerien

und nachgelagerten Behörden im Monat vor der Entscheidung im Technischen Ausschuss − Kraftfahrzeuge vom 28. Oktober 2015 zu diesem Thema (bitte mit Datum, Regierungsmitglied bzw. Behörde/Abteilung, Gesprächspartner/Organisation, Ziel und ggf. Ergebnis des Gesprächs auflisten)?

21. Wieso begrüßt die Bundesregierung die getroffene Einigung bei RDE mit einem Konformitätsfaktor von 2,1 in der Einführungsphase und dann später dauerhaft von 1,5, vor dem Hintergrund, dass dies deutlich über dem Vorschlag der Europäischen Kommission mit Konformitätsfaktoren von 1,6 und 1,2 liegt?

22. Sind Techniken zur Messung der CO_2-Emissionen und des Partikelausstoßes im realen Fahrbetrieb bereits verfügbar (wenn ja, seit wann), bzw. wann werden diese jeweils voraussichtlich verfügbar sein?

23. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Zeitplan in der EU zur jeweiligen Einführung auch der Messung von Partikelemissionen und CO_2 im realen Fahrbetrieb?

24. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung in der EU der Stand der Beratung zu deren Einführung, der Technik und dem Konformitätsfaktor?

25. Für welche Konformitätsfaktoren setzt sich die Bundesregierung beim Ausstoß von Partikel- und CO_2-Emissionen ein (bitte begründen)?

26. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung in den USA im staatlichen oder privaten Auftrag RDE-Tests durchgeführt?

    Wenn ja, welche Emissionen werden dort jeweils seit wann wie gemessen?

27. Sind der Bundesregierung (weitere) Staaten bekannt, die bereits RDE-Tests durchführen, und wenn ja, in welchen Staaten werden welche Tests (für welche Emissionen) durchgeführt?

III. Nachprüfungen durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)

28. Wie wurden Nachprüfungen bisher, vor Bekanntwerden des sog. VW-Skandals, konkret durchgeführt?

29. Trifft es zu, dass alle Nachprüfungen bisher nur auf dem Rollprüfstand durchgeführt wurden?

    Wenn ja, warum wurde nicht das reale Fahrverhalten auf der Straße überprüft?

    Wenn nein, welche Überprüfungen mit welchem Ergebnis erfolgten auf der Straße, und wo bzw. wie sind oder ist diese veröffentlicht?

30. Wurde bei den Nachprüfungen auf dem Rollprüfstand auf einem Vier-Rollen-Messstand und mit zumindest leichten Abweichungen vom NEFZ gemessen, um Abschalteinrichtungen und andere Manipulationen zu erkennen?

    Wenn nein, warum nicht, und wie wurde gemessen?

31. Hat das KBA diese Nachprüfungen selber durchgeführt, oder hat es diese in Auftrag gegeben, und wenn ja, bei wem?

32. Wie hoch war der Etat des KBA für solche Nachprüfungen jeweils in den letzten 15 Jahren?

33. Hat das KBA bei den bisherigen Nachprüfungen, vor Bekanntwerden des sog. VW-Skandals, auch Fahrzeuge überprüft, die nicht in Deutschland ihre Typzulassung erhalten haben, und wie ist hier die Rechtslage?

34. Wie unterscheiden sich die bisher durchgeführten fast 1 100 früheren Nachprüfungen des KBA (s. Antwort der Bundesregierung zu Frage 23 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592) von den aktuellen Nachprüfungen, die das KBA auf Anordnung des BMVI aktuell nach Bekanntwerden des sog. VW-Skandals durchführt?

35. Wie werden die aktuellen Nachprüfungen (s. Pressemitteilung Nr. 29/2015 des KBA) auf Anordnung des BMVI konkret durchgeführt?

    a) Unterscheiden sich die Prüfungen auf dem Rollprüfstand von den fast 1 100 früheren Nachprüfungen?

    b) Wie werden die Prüfungen auf der Straße konkret durchgeführt?

    c) Wird dabei jeweils der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) zu Grunde gelegt?

    d) Wird auch nach dem neuen Fahrzyklus WLTP überprüft (bitte begründen)?

    e) Werden, wie in den USA von der EPA, auch Abweichungen vom zu Grunde gelegten Fahrzyklus NEFZ (ggfs. WLTP) durchgeführt, um Abschalteinrichtungen zu detektieren (bitte begründen)?

    f) Wer führt konkret diese Nachprüfungen durch?

    g) Wann werden die Rohdaten für alle untersuchten Fahrzeuge voraussichtlich vorliegen?

    h) Bei welchen der untersuchten Fahrzeuge handelt es sich um neue Fahrzeuge?

    i) Wie viel Zeit wird den Herstellern zur Erklärung der Abweichungen gegeben?

    j) Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der Untersuchungen?

    k) Werden die Ergebnisse danach umgehend dem Deutschen Bundestag zur Verfügung gestellt bzw. veröffentlicht (wenn nein, bitte begründen)?

36. Ab welcher Abweichung bei den NOx-Emissionen wird in dieser Untersuchung jeweils davon ausgegangen, dass eine unzulässige Abschalteinrichtung verwendet wird, bzw. wie soll eine unzulässige Abschalteinrichtung erkannt werden, vor dem Hintergrund, dass auch die EPA diese nicht zweifelsfrei nachweisen konnte, sondern VW diese letztlich zugeben musste?

37. Werden neben den Stickoxidemissionen auch bei allen jetzt überprüften mehr als 50 Fahrzeugtypen (s. Pressemitteilung Nr. 29/2015 des KBA) die CO_2-Emissionen (s. Plenarprotokoll 132/18, Seite 12864A) und Partikelemissionen überprüft (bitte begründen)?

    a) Warum wird in der Pressemitteilung des KBA nur über die Abweichungen bei den NOx-Emissionen berichtet?

    b) Wie werden die Emissionen von Partikeln und CO_2 ggf. gemessen, und erfolgt dies nur auf dem Rollprüfstand, oder auch im realen Fahrbetrieb (bitte begründen)?

38. Auf welcher rechtlichen Basis können die aktuellen Nachprüfungen der mehr als 50 Fahrzeugtypen, bei denen sowohl auf der Straße Messungen durchgeführt werden und auch CO_2-Emissionen gemessen werden sollen, durchgeführt werden, wenn die Bundesregierung selber ausführt, die „EG-Vorschriften zur Überprüfung der Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge (In-Service Conformity) sehen aktuell keine Überprüfung der CO_2-Emissionen und auch keine Prüfungen neben dem aktuell geltenden Laborzyklus

NEFZ vor“ (s. Antwort der Bundesregierung zu Frage 21 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592)?

39. Warum wurden von der Bundesregierung und ihren nachgeordneten Behörden bis zum Bekanntwerden des sog. VW-Skandals keine Nachprüfungen auf der Straße bzw. „keine erweiterten Nachprüfungen“ (s. Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592) durchgeführt, obwohl es vielfältige Hinweise von Dritten auf erhebliche Abweichungen der Emissionen im realen Fahrbetrieb im Gegensatz zu den Ergebnissen auf dem Rollprüfstand gab?

40. Welche Veränderungen am Fahrzeug, die das Rollverhalten und den Luftwiderstand gegenüber dem Zustand bei üblicher Auslieferung verändern, hält die Bundesregierung bei der Durchführung des Ausrollversuches – Grundlage für alle Rollenmessverfahren – für zulässig, welche verstoßen gegen geltendes Recht, und welche sollten zukünftig verboten werden?

41. Wie will die Bundesregierung verhindern, dass ein europaweiter Wettbewerb zwischen den Prüfdienstleistern zur Typenzulassung sowie gleichzeitige andere Aufträge der Hersteller an diese Dienstleister dazu führt, dass berechtigte Bedenken bestehen bleiben, die die Unabhängigkeit dieser Prüfungen in Zweifel ziehen, wie es u.a. der ADAC sieht (s. Ausschussdrucksache 18(15)273-A, Seite 3, und: „Kollektives Versagen der Prüfer“, Handelsblatt-Online am 6. November 2015, www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/vw-und-dieselgate-kollektives-versagen-der-pruefer/1255208.html)?

IV. Feldüberwachung

42. Trifft es zu, dass alle Fahrzeugprüfungen im Zuge der Feldüberwachung bisher nur auf dem Rollprüfstand durchgeführt wurden?

    Wenn ja, warum wurde nicht das reale Fahrverhalten auf der Straße überprüft?

    Wenn nein, welche Überprüfungen mit welchem Ergebnis erfolgten auf der Straße, und wo bzw. wie sind diese veröffentlicht?

43. Wurde bei den Prüfungen auf dem Rollprüfstand auf einem Vier-Rollen-Messstand und mit zumindest leichten Abweichungen vom NEFZ gemessen, um Abschalteinrichtungen und andere Manipulationen zu erkennen?

    Wenn nein, warum nicht, und wie wurde gemessen?

44. Beabsichtigt die Bundesregierung, eine Feldüberwachung, die über die ohnehin vereinbarten RDE-Tests hinausgeht, zukünftig auch auf der Straße durchzuführen?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, ab wann soll dies durchgeführt werden, und soll dies auch für bereits typgenehmigte Fahrzeuge erfolgen (bitte begründen)?

45. Trifft es zu, dass für die Feldüberwachung früher das Umweltbundesamt (UBA), nunmehr aber die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zuständig ist?

    Wenn ja, seit wann, und warum?

    Wenn nein, wie unterscheiden sich die Untersuchungen des UBA und der BASt?

46. Wieso führt die Feldüberwachung nicht das KBA als Typgenehmigungsbehörde durch?

47. Welche acht Forschungsvorhaben zur Feldüberwachung von Kraftfahrzeugen hat das UBA jeweils wann (von/bis) durchgeführt (s. Antwort der Bundesregierung zu Frage 19 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6592), und wann wurden diese jeweils wo bzw. wie veröffentlicht?

    a) Wie viele Fahrzeuge wurden dabei jeweils überprüft, und um welche Fahrzeugtypen welcher Hersteller handelte es sich dabei?

    b) Was wurde dabei jeweils genau überprüft, insbesondere die Einhaltung welcher Grenzwerte welcher Luftschadstoffe (NOx, Partikel bzw. CO_2)?

    c) Wie wurden die Fahrzeuge dabei jeweils überprüft?

    d) Wurden die Forschungsvorhaben allein vom UBA durchgeführt, oder welche Dienstleister wurden zu welchen Konditionen (auch Auftragsvolumen) mit welchen (Teil-)Aufträgen beauftragt?

48. Welche(s) Forschungsvorhaben zur Feldüberwachung hat die BASt jeweils wann durchgeführt (s. Plenarprotokoll 132/18, Seite 12844B), und wann wurden diese jeweils wo bzw. wie veröffentlich?

    a) Wie viele Fahrzeuge wurden dabei jeweils überprüft, und um welche Fahrzeugtypen welcher Hersteller handelte es sich dabei?

    b) Was wurde dabei jeweils genau überprüft, insbesondere die Einhaltung welcher Grenzwerte welcher Luftschadstoffe (NOx, Partikel bzw. CO_2)?

    c) Wie wurden die Fahrzeuge dabei jeweils überprüft?

    d) Wurden die Forschungsvorhaben allein vom BASt durchgeführt, oder welche Dienstleister wurden zu welchen Konditionen (auch Auftragsvolumen) mit welchen (Teil-)Aufträgen beauftragt?

49. Trifft es zu, dass die Feldüberwachung der BASt, die der Verband der Automobilindustrie e. V. in seiner Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 2 November 2015 erwähnt (Ausschussdrucksache 18(15)273-C, Seite 8), zwischen den Jahren 2008 und 2012 durchgeführt, der Bericht aber erst kürzlich veröffentlicht wurde?

50. Wenn ja, warum erfolgte die Veröffentlichung erst ca. drei Jahre nach Abschluss der Untersuchung?

51. Von wann bis wann wurde diese Feldüberwachung konkret durchgeführt und wann wurden die Ergebnisse wie bzw. wo veröffentlicht?

V. Auswirkungen internationaler Handelsabkommen

52. Wenn wie geplant beim Handelsabkommen der EU mit den USA (TTIP) die gegenseitige Anerkennung von Standards und Normen als zentrales Instrument des Abbaus von Handelshemmnissen vereinbart werden soll, trifft es dann zu, dass alle Kraftfahrzeuge (Kfz), die in einem der Länder die vom TTIP Abkommen erfasst werden, eine offizielle Zulassung erhalten haben, im gesamten TTIP-Gebiet als für den Fahrbetrieb zugelassen gelten würden (bitte begründen)?

53. Sollen die Grenzwerte im Zuge der TTIP-Verhandlungen vereinheitlicht werden und nach der Ratifizierung des Abkommens nur noch gemeinsam für das gesamte TTIP-Gebiet verschärft/verändert werden könnten (bitte begründen)?

54. Auf welcher Rechtsgrundlage würden dann mögliche Nachprüfungen nationaler Kontrollbehörden vorgenommen werden können (vergleichbar wie im aktuellen Fall die der EPA in den USA oder durch das KBA in Deutschland für in den USA zugelassene Pkw-Modelle), und sind solche Nachprüfungen

überhaupt noch zulässig, bzw. verstießen sie nicht gegen ein Abkommen, in der die gegenseitige Anerkennung von Standards und Normen essentieller Bestandteil ist, um „Handelshemmnisse“ abzubauen?

55. Inwiefern ist im vorliegenden Vertragstext zum Freihandelsabkommen zwischen der EU und Kanada (CETA) vorgesehen, dass alle Kfz, die in einem Land der Vertragspartner eine offizielle Zulassung erhalten haben, in der EU und Kanada als für den Fahrbetrieb zugelassen gelten würden (bitte begründen)?

56. Ist darin vorgesehen, dass die Grenzwerte für Kfz vereinheitlicht werden und nach der Ratifizierung des Abkommens nur noch gemeinsam für das gesamte CETA-Gebiet verschärft/verändert werden könnten (bitte begründen)?

57. Worauf würden sich dann mögliche Nachprüfungen nationaler Kontrollbehörden beziehen können bzw. wäre eine solche Nachprüfung überhaupt zulässig oder würde sie gegen das CETA-Abkommen verstoßen, und könnten hieraus Schadenersatzforderungen der betroffenen Unternehmen unter Berücksichtigung des im Vertragstext enthaltenen Investitionsschutzkapitels und des Investor-Staats-Schiedsverfahren (ISDS) Mechanismus resultieren (bitte begründen)?

Berlin, den 13. November 2015

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333